



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung



Freiheit
Einheit
Demokratie

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • 11030 Berlin

Herrn
Dr. Anton Hofreiter MdB
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Datum: Berlin, 08. SEP. 2009
Seite 1 von 2

Karin Roth, MdB

Parlamentarische Staatssekretärin
beim Bundesminister für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2100
FAX +49 (0)30 18-300-2119

psts-r@bmvbs.bund.de
www.bmvbs.de

Sehr geehrter Herr Kollege Dr. Hofreiter!

Ihre Frage Nr. 2/September:

Was spricht aus Sicht der Bundesregierung beim geplanten Ausbau der A 8 zwischen Rosenheim und Salzburg gegen einen vierstreifigen Querschnitt und den Anbau von Standspuren, die zwischen den Anschlussstellen Rosenheim und Bernau als zuschaltbare Fahrstreifen konzipiert werden sollten, und was spricht gegen eine durchgehende Geschwindigkeitsbegrenzung auf 120 km/h bzw. 100 km/h auf dem ausgebauten Abschnitt zwischen Rosenheim und Salzburg?

beantworte ich wie folgt:

Im geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 als Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz ist der Ausbauabschnitt der Autobahn A 8 zwischen Rosenheim bis zur Bundesgrenze bei Salzburg durchgängig als 6-streifiger Querschnitt in verschiedenen Bedarfskategorien enthalten.

Aufgrund des dringend erforderlichen Sanierungsbedarfs der mittlerweile über 70 Jahre alten, 4-streifigen Bestandsstrecke ohne Seitenstreifen wurde die bayerische Straßenbauverwaltung aufgefordert,





Seite 2 von 2

planerische Überlegungen für den Ausbau im gesamten Bereich anzustellen.

Im Falle eines Anbaus von Seitenstreifen im Bestand ist keine entscheidende Verbesserung der unzureichenden Vorkriegstrassierung möglich.

Die geltenden „Richtlinien für die Anlage von Autobahnen“ sehen insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit und der sicheren Durchführung des Betriebsdienstes für Bundesautobahnen grundsätzlich einen Querschnitt mit Seitenstreifen vor. Nur in Ausnahmefällen kommt eine Seitenstreifennutzung als Fahrstreifen in Betracht.

Deshalb sind in eine planerische Abwägung zur Wahl des Querschnitts unter Zugrundelegung der künftigen Verkehrsbelastung neben der Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit auch Kriterien der Verkehrssicherheit und -qualität und der Umweltverträglichkeit der jeweiligen Querschnittsform einzubeziehen.

Inwieweit die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen opportun ist, hängt von den Umständen des Einzelfalls ab. Eine Entscheidung darüber fällt wegen der Kompetenzverteilung des Grundgesetzes (Artikel 83 und 84 GG) in die Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörden der Länder.

Mit freundlichen Grüßen

Karin Roth

